

Typenkompass

Deutsche Kriegsschiffe

Lazarett-, KdF- und Wohnschiffe 1933–1945

Hans Karr

**Motor
buch
Verlag**

Einbandgestaltung: Luis dos Santos

Bildnachweis: Die zur Illustration dieses Buches verwendeten Aufnahmen stammen – wenn nicht anderes vermerkt ist – aus dem Archiv des Verfassers. Allen Bildgebern sei recht herzlich für die Überlassung des Bildmaterials gedankt. Bei einigen Fotos konnten die Inhaber der Bildrechte nicht eindeutig ermittelt werden. Verlag und Autor bitten freundlicherweise um Kontaktaufnahme. Der Leser möge die Bildqualität einiger Abbildungen entschuldigen. Sie ist dem altersbedingten Zustand der Bildvorlagen geschuldet.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN: 978-3-613-31322-4 (PDF)

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 103743, 70032 Stuttgart.
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2024

Sie finden uns im Internet unter www.motorbuch-verlag.de

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Joachim Köster
Innengestaltung: Sven Rauert

Einleitung:

Passagierschiffe im Dienste der Kriegsmarine	04
--	----

Lazaretttschiffe, Verwundetentransportschiffe

und Wohnschiffe der Kriegsmarine	08
--	----

»Antonio Delfino«	8	»Monte Rosa«	62
»Aquila«	10	»Monte Sarmiento«	64
»Berlin«	12	»New York«	66
»Bremen«	16	»Njassa«	68
»Cap Arcona«	18	»Oceana«	70
»Caribia«	20	»Patria«	72
»Cordillera«	22	»Potsdam«	74
»Der Deutsche«	24	»Pretoria«	76
»Deutschland«	26	»Robert Ley«	80
»Dresden«	28	»Sierra Cordoba«	84
»Europa«	30	»St. Loius«	86
»General Artigas«	34	»Steuben«	88
»General Osorio«	36	»Strassburg«	92
»General San Martin«	38	»Stuttgart«	94
»Gneisenau«	40	»Tanganjika«	96
»Gradisca«	42	»Ubena«	98
»Hamburg«	44	»Usambara«	100
»Hansa«	46	»Usarama«	102
»Iberia«	50	»Walter Rau«	104
»Lindau«	52	»Wangoni«	106
»Madrid«	54	»Wilhelm Gustloff«	108
»Milwaukee«	56		
»Monte Olivia«	58		
»Monte Pascoal«	60		
		Übersichtstabelle	110

Passagierschiffe im Dienste der Kriegsmarine

Die Stellung von Lazarettsschiffen im Rahmen des Kriegsvölkerrechts wurde im »Übereinkommen vom 18. Oktober 1907, betreffend die Anwendung der Grundsätze des Genfer Übereinkommens auf den Seekrieg« festgelegt. Hierzu wird im Artikel 1 dieses Übereinkommens ausgeführt:

»Die militärischen Spitalschiffe, das heißt die Schiffe, die vom Staate einzig und allein erbaut oder eingerichtet worden sind, um den Verwundeten, Kranken und Schiffbrüchigen Hilfe zu bringen, und deren Namen beim Beginne oder im Verlaufe der Feindseligkeiten, jedenfalls aber vor irgendwelcher Verwendung, den kriegführenden Mächten mitgeteilt werden, sind zu achten und dürfen während der Dauer der Feindseligkeiten nicht weggenommen werden. Diese Schiffe sind bezüglich ihres Aufenthaltes in neutralen Häfen nicht den Kriegsschiffen gleichzuhalten.«

Im Artikel 4 ist zu den Lazarettsschiffen unter anderem weiter festgelegt, dass:

- sie Verwundeten, Kranken und Schiffbrüchigen der Kriegführenden ohne Unterschied der Staatsangehörigkeit Hilfe und Beistand gewähren sollen
- die Regierungen sich verpflichten, diese Schiffe zu keinerlei militärischen Zwecken zu benutzen
- diese Schiffe in keiner Weise die Bewegungen der Kämpfenden behindern dürfen
- diese Schiffe während des Kampfes und nach dem Kampfe auf ihre eigene Gefahr handeln
- die Kriegführenden üben über sie ein Ausichts- und Durchsuchungsrecht aus; sie können ihre Hilfe ablehnen, ihnen befehlen, sich zu entfernen, ihnen eine bestimmte Fahrtrichtung vorschreiben, einen Kommissär an Bord geben und sie auch zurückhalten, wenn besonders erhebliche Umstände es erfordern.

Der Artikel 5 schreibt wiederum vor, dass:

- die militärischen Spitalschiffe kenntlich zu machen sind durch einen äußeren weißen Anstrich mit einem waagrecht laufenden, etwa anderthalb Meter breiten grünen Streifen
- alle Spitalschiffe sich dadurch erkennbar machen sollen, dass sie neben der Nationalflagge die in dem Genfer Übereinkommen vorgesehene weiße Flagge mit dem roten Kreuze führen
- sie nachts die notwendigen Vorkehrungen zu treffen haben, damit der sie kenntlich machende Anstrich genügend sichtbar ist.

Darüber hinaus führten die Lazarettsschiffe an ihren weiß gestrichenen Schornsteinen als weit sichtbares äußeres Kennzeichen ein großes rotes Kreuz, das häufig auch noch zusätzlich an der Bordwand sowie für die Kenntlichmachung aus der Luft auf dem Oberdeck der Schiffe aufgemalt war.

Lazarettsschiffe der Kriegsmarine

Die Aufgaben und der Auftrag der Lazarettsschiffe der Kriegsmarine waren in der »Anweisung für den Dienst auf Lazarettsschiffen« wie folgt festgelegt: »Die Lazarettsschiffe sind dazu bestimmt, die Kriegsschiffe und gegebenenfalls die Operationsgebiete der Wehrmacht so schnell wie möglich von der Fürsorge für ihre Verwundeten und Kranken zu entlasten und günstigere Bedingungen in Bezug auf ärztliche Behandlung und Pflege zu schaffen. Sie können auch für länger dauernde Krankenbehandlung dienen und Landlazarette ersetzen.«

Eigens für diesen Zweck gebaute Schiffe besaß die Kriegsmarine jedoch nicht. Im Mobilmachungsfall war der Rückgriff auf Passagierschiffe, Kombischiffe und anderweitige Fahrgastschiffe vorgesehen, welche im Bedarfsfall dann zu Lazarettsschiffen umgebaut und hergerichtet werden sollten.

Schon auf Grund ihrer Schiffskonstruktion und der zugedachten Verwendung verfügten sol-

che Schiffe über eine große Bettenkapazität, über große Räume und Säle sowie über die notwendigen logistischen Einrichtungen zur Versorgung einer größeren Anzahl von eingeschifften Personen wie zum Beispiel eine große und leistungsfähige Kombüse. Auch die in der Regel vorhandene hohe Geschwindigkeit der Passagierschiffe machte sie für militärische Verwendungen attraktiv.

Die Kriegsmarine unterschied zwei grundsätzliche Typen: Die Großen und die Kleinen Lazaretttschiffe. Neben der Schiffsgröße war die medizinische Ausstattung das eigentliche Einteilungskriterium. Große Lazaretttschiffe verfügten über nahezu alle medizinischen Fachabteilungen und über mehrere Operationsräume sowie über eine Kapazität von 400 bis 500 Betten. Kleine Lazaretttschiffe hatten eine wesentlich geringere Bettenanzahl (< 120). Sie besaßen in der Regel nur einen Operationsraum.

Die deutschen Lazaretttschiffe waren entsprechend des Genfer Übereinkommens wie oben dargestellt farblich gekennzeichnet. Sie führten nicht die Reichskriegsflagge, sondern die Reichsdienstflagge sowie die des Roten Kreuzes und waren unbewaffnet.

Trotz all dieser Festlegungen und Vorgaben ist es dennoch wiederholt von anglo-amerikanischer und russischer Seite zu völkerrechtswidrigen Angriffen auf deutsche Lazaretttschiffe gekommen. Mehrere Schiffe gingen dabei unter Verlusten von Menschenleben verloren. Des Weiteren kam es von britischer Seite im Mittelmeer zur Aufbringung und zur Wegnahme einiger Lazaretttschiffe.

Die Sowjetunion fiel vornehmlich dadurch auf, dass sie sich grundsätzlich weigerte deutsche Lazaretttschiffe als solche anzuerkennen und lehnte deren Notifizierung grundlegend ab. Auch von britischer Seite war dies fallweise – insbesondere im Mittelmeer – hinsichtlich kleiner Lazaretttschiffe vorgekommen.

Verwundetentransportschiffe der Kriegsmarine

Im Gegensatz zu den Lazaretttschiffen unterlagen die Verwundetentransportschiffe nicht dem diesbezüglichen Schutz der Genfer Konvention. Sie hatten auch keinen Lazaretttschiffsanstrich oder eine anderweitige besondere Kennzeichnung. In der Regel war auch eine Flak-Bewaffnung an Bord vorhanden.

Ihre Aufgabe bestand in dem Transport von Verwundeten aus den Frontabschnitten zur weiteren Versorgung zu den meist rückwärtig stationierten Lazaretttschiffen oder zu den Lazarettten an Land. Bei größeren Rückzugsbewegungen gehörte die Räumung von Feldlazarettten ebenfalls zu ihrem Aufgabenbereich. Ihre medizinische Ausrüstung entsprach nur annähernd derjenigen von Lazaretttschiffen und war nicht so umfangreich. Ärzte und Sanitätspersonal waren an Bord. Außerdem kamen sie je nach den Erfordernissen der Kriegslage auch zu sonstigen Personen- und Truppentransporten zum Einsatz; insbesondere in der Ostsee in der Endphase des Zweiten Weltkriegs.

Wohnschiffe der Kriegsmarine

Die dritte Kategorie der in diesem Typenkompass behandelten Schiffe sind die Wohnschiffe. Dies waren von der Kriegsmarine requirierte Passagierschiffe, die wegen der vorhandenen großen Unterbringungsmöglichkeit als schwimmende Kasernen genutzt wurden. Auch hier unterschied man, je nach Schiffsgröße, Schiffstyp und Ausstattung zwischen Großen, Mittleren und Kleinen Wohnschiffen. Große Wohnschiffe waren Passagierschiffe mit großer Bettenkapazität, Schreibstuben sowie Schneider- und Schusterwerkstätten. Zu den Mittleren Wohnschiffen zählten wiederum Frachter mit vorhandenen Passagiereinrichtungen, deren Laderäume dann zusätzlich noch zu Wohnzwecken hergerichtet wurden. Die Kleinen Wohnschiffe waren umgebaute und entsprechend herge-

richtete Küstenmotorschiffe und Küsten- bzw. Hafenpassagierschiffe. Wohnschiffe unterlagen als normale militärische Einrichtungen keinem besonderen völkerrechtlichen Schutz.

Reedereien und Schiffseigner

Für den Bedarf an großen Lazarett-, Verwundetentransport- und Wohnschiffen mussten unter anderem die nachfolgenden vier großen Reedereien sowie die NS-Gemeinschaft Kraft durch Freude der Deutschen Arbeitsfront ihre Passagierschiffe der Kriegsmarine zur Verfügung stellen. Im Einzelnen:

- Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (Hamburg-Amerika-Linie, HAPAG)
- Hamburg-Südamerikanische Dampfschiff-fahrtsgesellschaft (Hamburg Süd)
- Norddeutscher Lloyd (NDL)
- Deutsche Afrika-Linien (ein 1934 auf politischen Druck erfolgte Zusammenfassung der Woermann-Linie, Deutsche Ost-Afrika-Linie und Hamburg-Bremer Afrika-Linie)
- Deutsche Arbeitsfront / Kraft durch Freude

Kraft durch Freude

Eine besondere Stellung unter den Schiffseignern nimmt die am 27. November 1933 gegründete Nationalsozialistische Gemeinschaft Kraft durch Freude (KdF) ein, deren Trägerin die »staatliche Gewerkschaft« Deutsche Arbeitsfront war. Mit KdF wollten die Nationalsozialisten auch den einfachen Arbeitern und Angestellten eine preiswerte sowie erholsame Freizeit-, Urlaubs- und Reisegestaltung ermöglichen. Seereisen waren in diesem Vorhaben als besondere Attraktion mit inbegriffen.

Schon im März 1934 charterte für diesen Zweck die NS-Gemeinschaft KdF mit den Passagierschiffen »Monte Olivia« (Hamburg Süd) und »Dresden« (NDL) die ersten Schiffe, die schon im Mai 1934 Seereisen unternahmen. Dieser Start war aber durch ein tragisches

Unglück überschattet. Am 21. Juni ging die »Dresden« in den norwegischen Fjorden durch Untergang verloren.

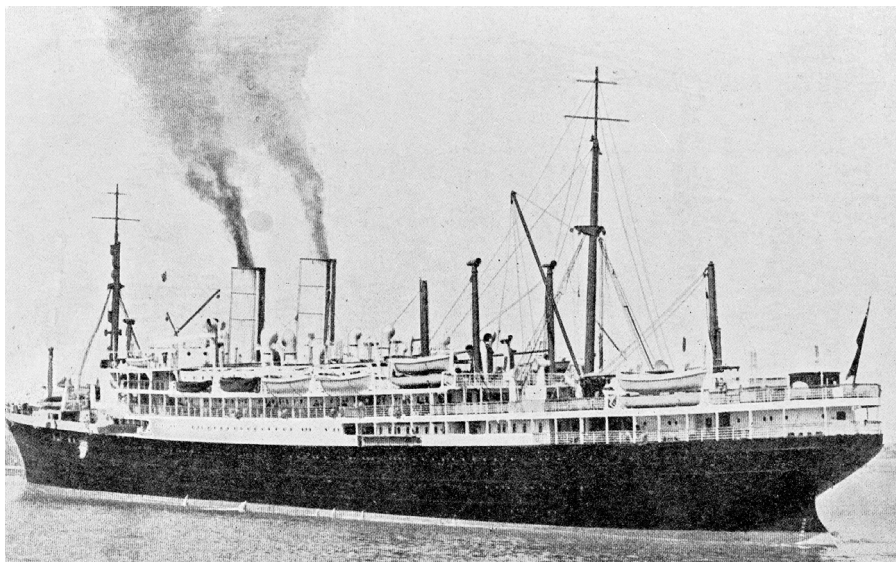
Es folgten weitere Charterungen und dann auch der Ankauf von Schiffen. Im Mai 1937 und im März 1938 liefen die beiden von der DAF / KdF im Bau beauftragten eigenen Schiffe – »Wilhelm Gustloff« und »Robert Ley« – vom Stapel. Sie traten im April 1938 respektive im April 1939 ihre Jungfernenreisen an. Zu Kriegsbeginn befanden sich insgesamt elf Passagierschiffe in der KdF-Flotte.

Die insgesamt zwölf in Dienst gestellten KdF-Schiffe im Überblick:

- eigene Schiffe: »Wilhelm Gustloff« und »Robert Ley«
- gekaufte Schiffe: »Stuttgart«, »Sierra Cordoba«, »Der Deutsche« und »Oceana«
- gecharterte Schiffe: »St. Louis«, »Berlin«, »Monte Rosa«, »Monte Olivia«, »Monte Sarmiento« und nur kurzzeitig die 1934 gesunkene »Dresden«

Schlussbemerkungen

Es ist noch festzuhalten, dass im Laufe des Krieges bei einigen Schiffen die Verwendung als Lazarett-, Verwundetentransport- und Wohnschiff gewechselt hat, so dass sich bei einer Gliederung in diese Einsatzprofile zwangsläufig eine Mehrfachaufnahme ergeben hätte. Die Schiffe werden daher in alphabetischer Reihenfolge und dann jeweils mit ihrem gesamten zivilen wie militärischen Lebenslauf und Verwendungszweck vorgestellt. Um dennoch ein gezieltes Nachschlagen zu diesen Kategorien zu ermöglichen, ist im Anhang eine Übersichtstabelle mit entsprechender Kennzeichnung vorhanden. Wegen der Vielzahl von kleineren Schiffen – allein bei den Lazarett Schiffen wären schon rund 50 kleinere Einheiten von zum Teil unter 1000 Brutregistertonnen zu nennen – musste aus Platzgründen auf deren Aufnahme verzichtet werden. Entsprechendes gilt für die Verwundetentransportschiffe und die Wohnschiffe.



Das Passagierschiff »Dresden« war nur kurzzeitig als KdF-Schiff in Verwendung. Auf der siebten Fahrt ging das Schiff auf einer Norwegentour im Juni 1934 verloren. (Foto: Bibliothek für Zeitgeschichte)

*Das Passagierschiff »Wilhelm Gustloff« in seiner Verwendung als Lazaretttschiff.
(Foto: Deutscher Marinebund)*

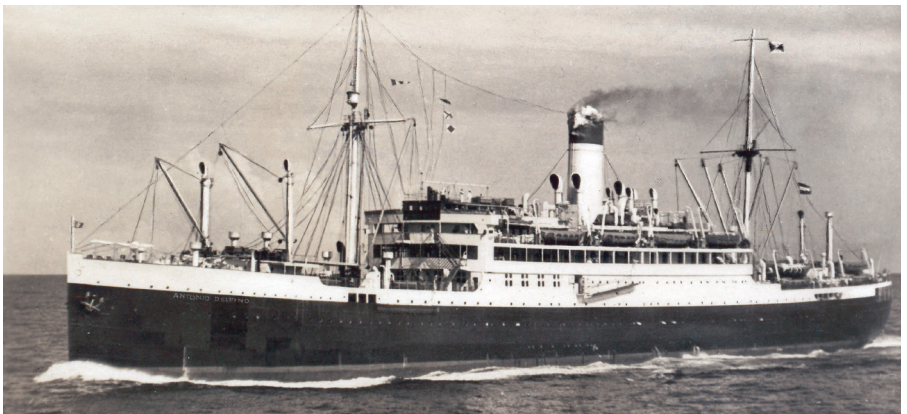


»Antonio Delfino«

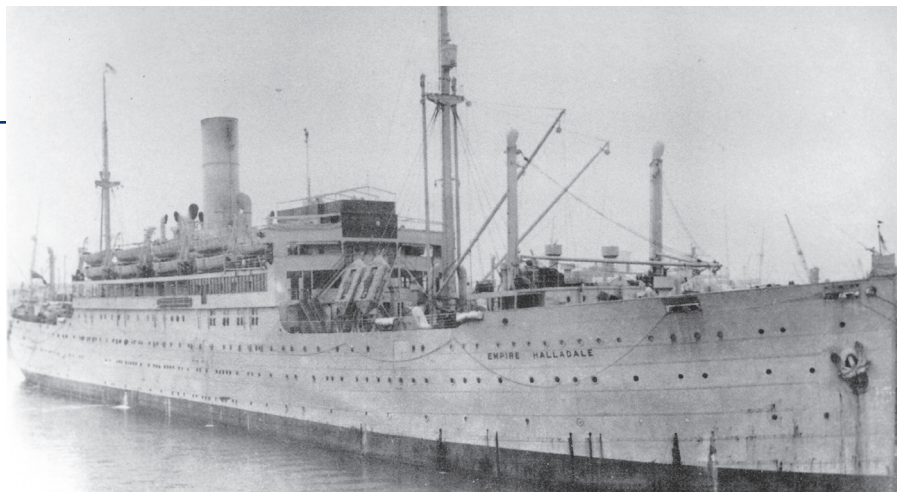
Die »Antonio Delfino« war nach dem Ersten Weltkrieg der erste große Passagierschiffneubau der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiff-fahrts-Gesellschaft, kurz auch Hamburg Süd. Am 10. November 1921 bei der AG Vulkan in Hamburg vom Stapel gelassen, lief das Schiff am 16. März 1922 zu seiner Jungferreise von Hamburg in die La Plata Häfen aus und kam weiterhin im Südamerika-Dienst der Reederei zum Einsatz. Die Namensgebung geht zurück

auf den langjährigen Vertreter der Hamburg Süd in Buenos Aires. In den Jahren 1932 bis 1934 war das Schiff als »Sierra Nevada« an den Norddeutschen Lloyd verchartert und danach wieder als »Antonio Delfino« für die Hamburg Süd im Einsatz.

Bei Kriegsausbruch lag die »Antonio Delfino« in Bahia und blieb dort monatelang liegen. Es gelang jedoch das Schiff mit Brennstoff zu versorgen, so dass es am 21. Februar 1940



*Passagierschiff
»Antonio Delfino«.
(Fotos: Deutscher
Marinebund)*



Die »Antonio Delfino« nach dem Krieg als englischer Truppentransporter »Empire Halladale«. (Foto: Deutscher Marinebund)

zum Blockadedurchbruch nach Deutschland auslaufen konnte. Auf See als japanisches Schiff »Buenos Aires Maru« getarnt, verlief dieser erfolgreich. Weit nach Norden ausholend, durch die Dänemarkstraße, über Norwegen und den Zwischenhafen Kiel, erreichte die »Antonio Delfino« am 9. April Hamburg.

Doch kaum wieder in Deutschland, requirierte die Kriegsmarine das Schiff und setzte es ab dem 17. April 1940 als Kasernenschiff auf der Kriegsmarinewerft in Kiel ein. Ab dem 1. Februar 1944 war es Wohnschiff in Gotenhafen für die Dienststelle des Admirals der U-Boote. Dann folgte im März 1945 noch die Ausrüstung und der Einsatz als Verwundetentransportschiff. Außerdem war die »Antonio Delfino« in die Evakuierung der deutschen Ostgebiete eingebunden. Dabei hatte sie in fünf Fahrten über 20.500 Menschen nach Westen gebracht. Das Kriegende erlebte das Schiff in Kopenhagen, wo es durch die Engländer beschlagnahmt wurde. Im Oktober 1945 kam dann die endgültige Ablieferung und der Transfer nach Großbritannien. Dort zum Truppentransporter umgebaut, kam es ab Oktober 1946 als »Empire Halladale« wieder in Fahrt. Es war jetzt mit

14.056 BRT vermessen und bot Platz für 200 Passagiere in Kabinen und 843 Soldaten. Bis zum Oktober 1955 blieb die »Empire Halladale« unter englischer Flagge in dieser Funktion in Verwendung. Danach wurde sie aufgelegt und Anfang 1956 verschrottet.

Schiffsname	»Antonio Delfino«
Schiffstyp	Passagierschiff
Reederei	Hamburg Süd, Hamburg
Bauwerft	AG Vulkan, Hamburg
Stapellauf	10.11.21
Vermessung	13.589 BRT
Länge x Breite x Tiefgang	160,40 x 19,51 x 8,00 m
Besatzungsstärke	211 Personen
Passagiere	184–334 / I.–III. Klasse, 1368 Zwischendeck
Antrieb	2 x 3-Zylinder 3-fach Expansionsdampfmaschine
Antriebsleistung	2 x 3900 PS
Wellen	2
Geschwindigkeit	14,5 kn
Fahrstrecke	unbekannt

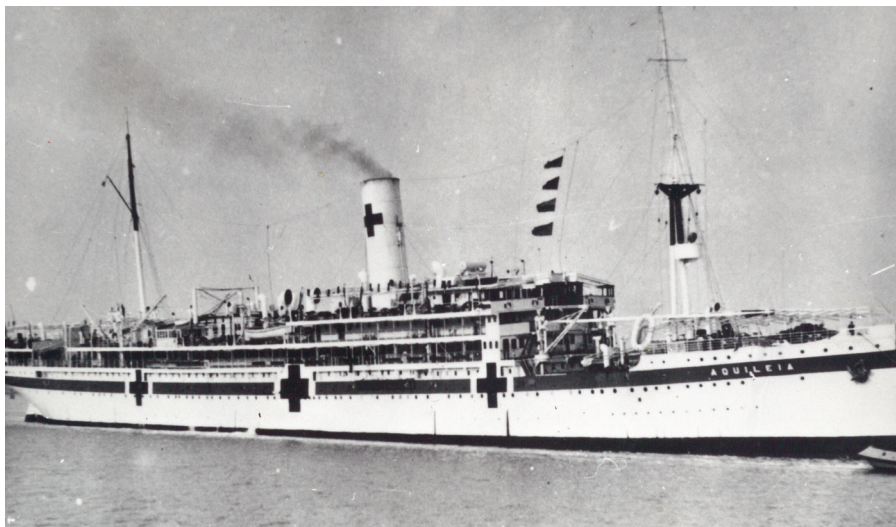
»Aquila«

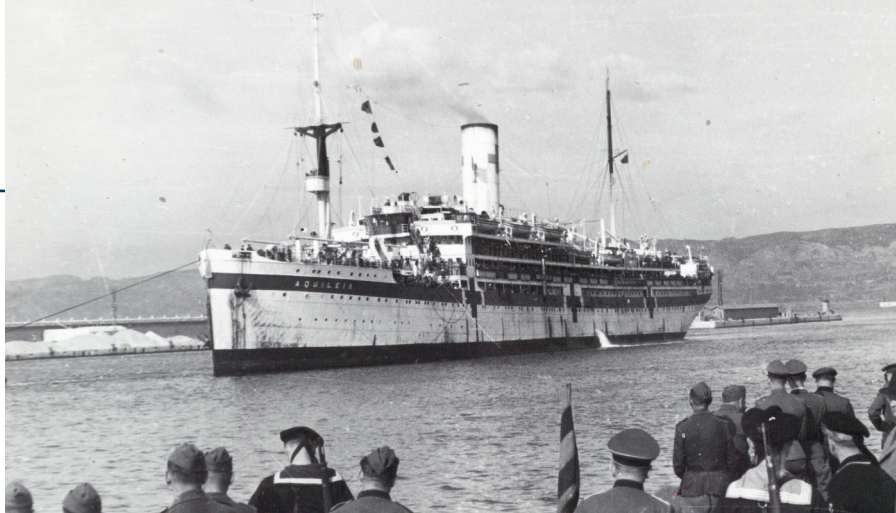
Das Lazarettsschiff »Aquila« lief am 20. August 1913 bei der Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij in Amsterdam als »Prins der Nederlanden« vom Stapel. Das Schiff wurde im Januar 1914 von der Stoomvaart Maatschappij Nederland mit Heimathafen Amsterdam in Dienst gestellt, bis in das Jahr 1930 von dieser Reederei betrieben und dann aufgelegt. Am 25. Juni 1935 wurde die »Prins der Nederlanden« von der italienischen Reederei Lloyd Triestino gekauft und in »Aquila« umbenannt. Nachdem am 2. Oktober 1935 mit der italienischen Kriegserklärung an Abessinien der Abessinienkrieg begonnen hatte, wurde die »Aquila« als Verwundetentransporter von der italienischen Marine zunächst gechartert und dann requiriert.

Sie beförderte nun Truppen und Nachschubgüter durch den Suezkanal nach Eritrea und Italienisch-Somaliland für das in Ostafrika kämpfende italienische Heer. Bei der Rückreise nahm

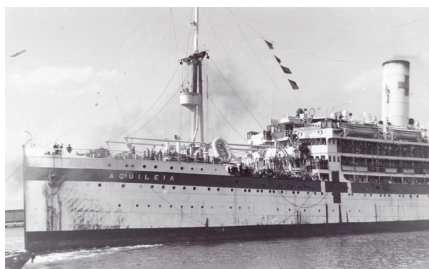
die »Aquila« Verwundete und Kranke mit zurück nach Italien. Bis 1937 führte die »Aquila« insgesamt 17 derartige Fahrten durch. Das Schiff wurde danach dann offiziell als Lazarettsschiff ausgestattet und registriert. Im Spanischen Bürgerkrieg transportierte es Soldaten des italienischen Freiwilligenkorps und brachte Verwundete wieder zurück in die Heimat. Im Juni 1939 wurde die »Aquila« aufgelegt und ab dem 25. Mai 1940 erneut durch die italienische Marine als Lazarettsschiff im Mittelmeer eingesetzt. Unter anderem brachte die »Aquila« italienische und deutsche Verwundete von Nordafrika nach Italien. Das Schiff war 1943 während des deutsch-italienischen Rückzugs aus Nordafrika – obwohl als Lazarettsschiff eindeutig gekennzeichnet und notifiziert – mehrmals Angriffsziel amerikanischer Flugzeuge.

Nach dem Waffenstillstand zwischen Italien und den Alliierten übernahm die Kriegsmarine





Lazarettsschiff »Aquileia«.
(Fotos: Bibliothek für Zeitgeschichte)



im September 1943 die »Aquileia« im Hafen von La Spezia und stellte sie unter Beibehaltung des Namens am 6. Oktober als deutsches Lazarettsschiff in Dienst.

Die erste Fahrt unter deutscher Flagge ging im Oktober / November 1943 nach Oran und Barcelona zum Zwecke eines Gefangenen- und Verwundeten austauschs. Auf dem Rückmarsch lief die »Aquileia« Marseille an. Hier sollte das Lazarettsschiff auf deutschen Standard gebracht werden. Doch am 20. Dezember brannte das Schiff aus und musste auf Grund gesetzt werden.

Die Ursache des Brandes konnte nicht geklärt werden. Am 1. Februar 1944 stellte die »Aquileia« als Lazarettsschiff offiziell außer Dienst. Das Schiff wurde am 26. Juni 1944 in der Hafeneinfahrt von Marseille als Blockschiff versenkt. In den Jahren 1946 / 1947 erfolgten die Bergung und die Verschrottung des Wracks.

Schiffsname	»Aquileia«
Schiffstyp	Passagierschiff
Reederei	Stoomvaart Maatschappij Nederland, Amsterdam
Bauwerft	Nederlandse Scheepsbouw Maatschappij, Amsterdam
Stapellauf	20.08.13
Vermessung	9448 BRT
Länge x Breite x Tiefgang	151,79 x 17,43 x 10,62 m
Besatzungsstärke	unbekannt
Passagiere	140 - 136 - 34 / I. - II. - III. Klasse, 42 Zwischendeck
Antrieb	2 x 4-Zylinder 4-fach Expansionsdampfmaschine
Antriebsleistung	2 x 3300 PS
Wellen	2
Geschwindigkeit	14,5 kn
Fahrtstrecke	unbekannt
Krankenbetten	860
Sanitätspersonal	200 Personen